



佔全球產能僅0.13% 僅存工廠勞動成本高效率低

# 美媒：美造船業落後中國 謀盟友協助補劣勢

香港文匯報訊 中國造船業多年來積極發展，處於全球領先水平。美國《華爾街日報》與彭博通訊社日前報道，美國在造船領域遠遠落後中國，尤其技術、產能和人才方面的差距，短時間內難以追上。美國官員現時轉向尋求與韓國和日本合作，試圖由盟友的造船企業協助，彌補美國在造船領域對華的劣勢。

報引述美國國會今年初的報告統計，全球去年商業造船產量中，過半數來自中國，排名第二為韓國，佔比約四分之一。報告形容，中國的造船業勞動力相當於美國的4倍，擁有約7,000艘可以遠洋航行的船隻，遠超美國的200艘，美國僅存的造船廠因勞動力成本高企、建造效率低下，幾乎沒有出口能力，僅建造美國船隻。

## 中國佔全球產能近半

美國海軍研究所數據也稱，中國佔據全球造船產能近50%，韓國和日本分別為近30%和17%，但美國僅有約0.13%。2023年，中國大型商船訂單量為1,794艘，韓國為734艘，日本為587艘，美國只有5艘。美國海軍前戰略發展事務官員克拉克直言，「美國與中國在造船能力方面的差距，可能已經大到難以彌補。」

報道分析稱，造船業條件艱辛，需要大量基建投資、人力儲備和技術更新，但造船業連通航運、物流、貿易等行業發展，對提振經濟、促進就業均有利。近年來，中國造船業結構逐步向大型化、高技術轉型，更多外國船東願意由中國船廠承建液化天然氣(LNG)運輸船等高技術船隻。

## 韓企獲准維修美軍艦艇

至於美國方面，海軍文職首長托羅今年較早時視察韓國現代重工、韓華海洋及日本三菱重工的造船廠，希望說服相關企業高層增加在美投資。在美方推動下，韓華海洋今年6月表示，計劃投資一億美元(約7.8億港元)收購美國費城造船廠，韓華和現代重工也獲准參與維修部分美國海軍艦艇。

不過依照美國法律規定，所有美國軍艦必須在境內製造，美國本土幾乎沒有學校提供造船學與海洋工程教育項目，難以培訓工程師等行業所需人才。報道指出，美國為此嘗試與盟友合作，在船隻維修、人員培訓和技術更新方面，盡可能建立合作關係。

智庫卡托研究所貿易事務副所長格拉博指出，

日本製鐵收購美國鋼鐵公司一案在美被質疑關乎國家安全，收購案拖延至今，這一事件即使是盟國企業，在涉及國家安全領域投資美國，都會引起美方疑慮，「如果美國政府鼓勵日韓企業在美投資造船業，事後又阻止交易，這會對日韓企業造成嚴重打擊。」



美造船領域遠落後中國。圖為密西西比州的海軍造船廠。網上圖片



中遠海運能源運輸的「全球第一艘液化天然氣動力超大型原油船」遠瑞洋號。網上圖片

### 分析：多元產業支持 中國長遠布局造船業

香港文匯報訊 美國長年不重視造船業發展，失去數十年前在該行業的主導地位，難以再追趕中國等領先國家。美國《外交政策》雜誌專欄作家德瑪萊斯撰文指出，中國長遠布局造船業，與半導體、清潔能源和電動車等一樣，都是「中國製造2025」工業藍圖的代表性產業，「忘掉芯片(chips)，中國的船隻(ships)正在迅速發展。」

德瑪萊斯引述資料顯示，中國造船業的產能近年取得長足進步，現時每年生產的船隻佔全球市場過半，較20年前的12%顯著提升，這種快速增長看來還遠未結束，中國去年的造船產量已按年增加近12%，按此進度，在未來3年間，中國生產的油輪和乾散貨船將佔全球市場約70%至80%。

## 美難脅迫航海企停購中國船

文章分析認為，中國造船業的發展離不開多元產業支持，也帶動多個行業發展。例如原材料方面，中國企業生產的鋼材佔全球鋼材產量約55%。在物流運輸領域，中國在全球多地投資並發展高科技港口，

生產的乾貨貨櫃佔全球約96%。在金融貿易方面，中國銀行和中國進出口銀行都是全球航運金融領域的重要參與者。

美國長年忽視造船業發展，如今為尋求提振產業，又轉向設法打壓中國。德瑪萊斯提到，美國造船業界工會向美國貿易代表請願，要求政府設法支持本地造船業，提出的建議是呼籲當局立法，如果航運公司使用中國製造的船舶，就必須「額外支付停靠美國港口的費用」。

德瑪萊斯指出，除中國外，全球造船大國只有韓國和日本，在西方國家表面維持盟友關係、暗中尋求保護自身產業的背景下，美國希望透過與盟友合作，短時間內提振造船業，顯然並非易事，加上中國製造的船隻物美價廉，想要設法說服甚至脅迫航運公司停止購買中國船隻，幾乎不可能成事。

## 中國智能港口技術領先全球

香港文匯報訊 中國自主研發的自動化港口技術領先全球，多款自動化機械投入使用，推進無人貨運碼頭的發展。航運及供應鏈新聞網站EPS分析，全球航運業正經歷重大變革，配備智能機械和自動駕駛車輛，部分港口可以實現自動調配貨櫃、裝卸貨物，中國在相關技術領域均處於領先地位。

## 5G遙距操作 靈活性勝歐港口

業界分析稱，歐洲自動化港口過往採用光纖通訊，建設、運行和維護成本都偏高，且靈活性較差。中國完善的5G網絡設施，在建設自動化港口方面發揮重要作用。利用5G網絡通訊，中國多個港口可以遙距操作安排貨船停泊、抓取及運輸貨櫃等，既能夠提升貨運

效率，也為日後擴建港口預留充裕空間。

EPS報道指出，全球港口有眾多無人駕駛貨車投入營運，中國已有至少13個港口使用這類貨車。報道估計到明年，中國內地各大港口會部署6,000至7,000輛屬於第四級自動駕駛的貨車，意味其僅需有限人工干預，這類貨車會佔相應港口所有貨車超過20%。

分析認為，隨著自動化技術重塑航運，未來數年，積極發展船舶、航運和港口建設的國家之間將有激烈競爭，自動化港口的發展前景，取決於各相關行業的協作，需要完善的營運監管制度、資料安全儲存協議，以及跨產業夥伴關係，這些對於構建平穩安全的全球貿易環境至關重要。

## 推廣自動化系統至發展中國家

香港文匯報訊 中國近年積極發展自動化港口的同時，也將建設方案和技術推廣至更多發展中國家。航運及供應鏈新聞網站EPS引述專家分析，相較歐洲的自動化港口系統成本偏高、建造時間偏長，中國企業的方案更適用於發展中國家，更先進的港口還可能改變當地的貿易環境。

也門胡塞武裝去年在紅海發動襲擊，引起全球航運危機，大量商船避開蘇伊士運河改道好望角，去年12月，從非洲南端航行的貨船數目按年增加85%。不過坐擁好望角作為地理優勢的南非，卻因當地港口基建陳舊，導致運輸效率低下。相較而言，中國企業承建的非洲國家加納特馬港口改造項目，

推動港口效率提升，幫助其貨櫃運力按年增長20%。

中遠海運在秘魯北部投資建設的錢凱港，建成後有望成為拉丁美洲西海岸最先進的大型貨運港口，貨櫃運力達到每年100萬個，較秘魯現時所有港口運力提升三分之一。分析稱錢凱港的建設，既有助秘魯自身出口銅礦和鐵礦等資源，也可與拉丁美洲多國的泛美公路相連，協助巴西等國家出口貨物。

中國企業振華重工承建的印度按阿迪集團維津姆自動化碼頭，今年7月起正式營運，該項目是印度首個大型深水港口和貨櫃轉運港，也是當地首座自動化碼頭。預計該港口每年貨櫃運力可達100萬個，有效提升印度的物流運輸業。

青島智能港口裏的自動駕駛貨車。網上圖片



在喀麥隆的克里比，中非技術人員在深水港工場施工。網上圖片



### 專家指美自身欠產能「關稅牌」無助改變行業結構

香港文匯報訊 美國總統拜登今年4月宣布，美方擬調查中國在造船和海運物流領域所謂「不公平經濟行為」，或對停靠美國港口的中國製造船隻徵收關稅。《金融時報》引述船舶航運業專家分析，美方試圖以「關稅牌」打壓中國造船業，但美國本身的造船業多年來一直落後，幾乎無力競爭市場份額，即使打壓中國也無法令美國造船業獲利。

## 美企已數十年未出口船隻

分析師普遍指出，以美國現有造船能力的想法荒謬。國際海事戰略諮詢公司董事長尼科爾指出，美國建造一艘大型航運船隻的成本，幾乎是中國等地的3倍至4倍，「實際上，美國造船企業已經數十年沒有出口船隻，幾乎沒有為國際市場生產。」

專注海事航運事務的傳媒《勞埃德日報》市場事務編輯威爾明頓也分析，相較美國，中國擁有完善的造船產業鏈，製造全球超過95%的貨櫃，全球規模最大的10個貨櫃港口中，有7個位於中國，「中國造船廠設備先進、建設效率高，還擁有一支靈活且技術先進的勞動力隊伍。」

日本和韓國作為造船業另外兩個主要國家，近年將重心轉向價值更高的液化天然氣(LNG)運輸船和低碳排船隻。韓國一間造船廠高層指出，現時造船業市場規模龐大，「我們的產能和勞動力資源有限，無法消化所有訂單，中國造船廠完全有能力生產部分LNG運輸船。」

航運諮詢機構德魯里散貨航運高級經理沙蘭指出，美國打關稅牌或會影響中國造船廠，「但美國和其他國家都難以有足夠產能，彌補市場缺口。」野村證券分析師前川健太郎也稱，「美國想要僅僅通過徵收關稅，就徹底改變行業結構尤其其市場競爭力，將會非常困難。」